

Streng just-in-time

DANKZIJ NORLINK EN BLOKTREINEN

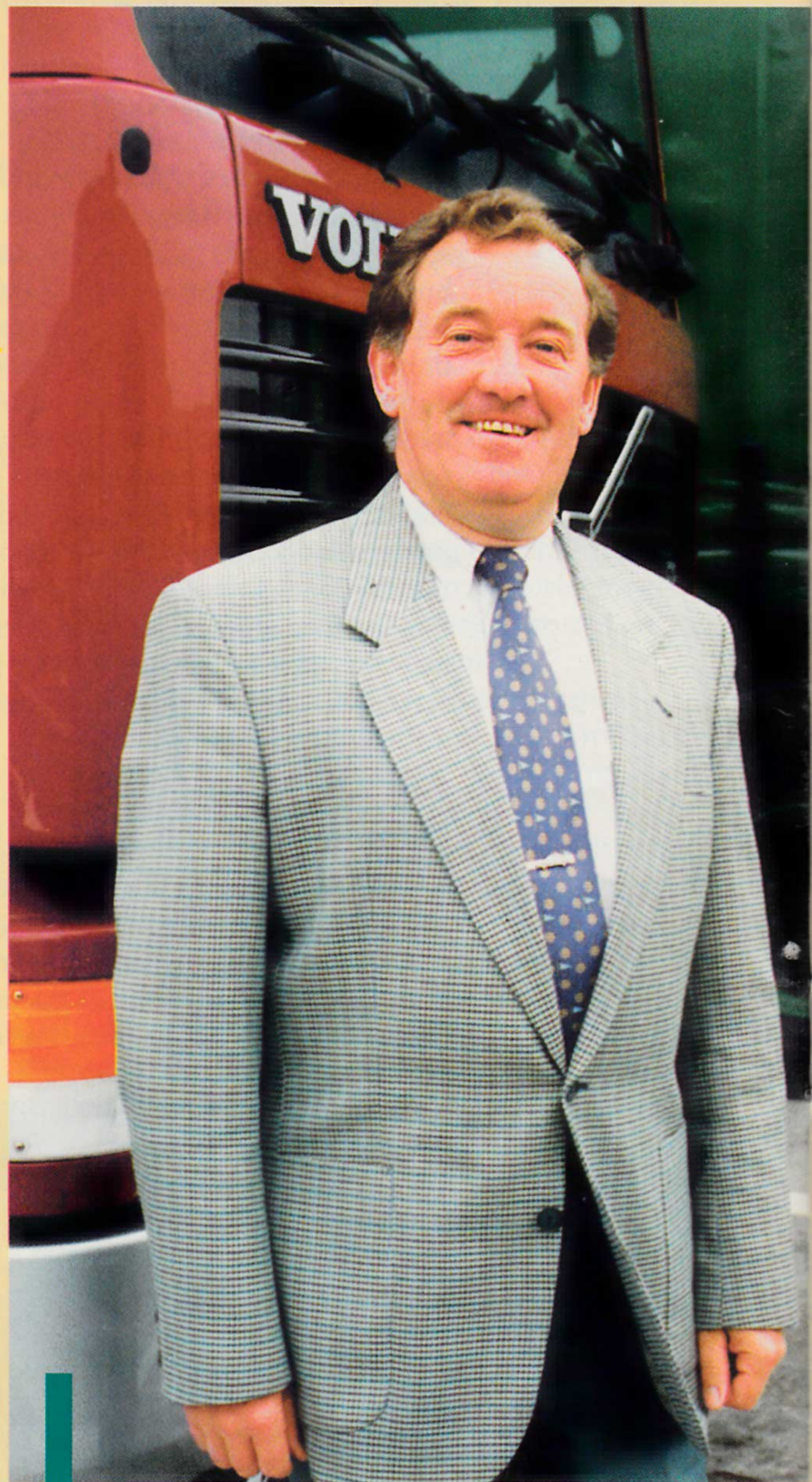
Voor Volvo Europe Transport zijn just-in-time leveringen cruciaal. Een aanzienlijke trafiek tussen Zweden en Gent wordt dan ook toevertrouwd aan stipte bloktreinen en aan de klokvaste EurailCargo Norlink.

Juridisch beschouwd, behoort Volvo Europe Transport tot de Gentse personenwagenfabriek (Volvo Cars Europe Industry). Maar de entiteit staat even goed in voor de organisatie van alle transporten van de overige twee Volvo plants in Gent (Volvo Europe Truck en Volvo Truck Parts).

Binnen deze drukke dienst (in totaal goed voor een omzet van 2,8 miljard frank met 69 personeelsleden) is manager Urbain Boone verantwoordelijk voor twee aanzienlijke luiken: de import en export van goederen enerzijds en de havenactiviteiten anderzijds. Dat impliceert dat hij ook de uitbesteding van het vervoer regelt en het lossen en laden van de Tor Line-schepen organiseert en leidt. Over de Tor Line-trafiek vult Boone aan: "Momenteel hebben we zes afvaarten vanuit Gent én Göteborg per week. Het laden en lossen gebeurt tijdens de nacht, zodat late ontvangsten nog mee kunnen. Deze nieuwe maritieme lijn past in de jongste normen voor onze lead-time projecten. Ruw samengevat komt het erop neer dat zowel voor de losse onderdelen als voor de afgewerkte producten kortere transit-tijden vooropgesteld moeten worden. Lukt dat niet, moeten we alternatieven creëren."

Wachten kan niet meer

Vanzelfsprekend hebben de scherpere eisen ook



Urbain Boone (Volvo Europe Transport): "Waarom we voor het spoor kiezen? Omwille van het klokvast kunnen rijden van een groot en zeer regelmatig volume binnen een zekere tijdslijm. En dat tegen concurrentiële prijzen."

hun impact op de transporten over het spoor. "We kijken uit naar nog kortere transit-tijden," bevestigt Boone, die redelijk tevreden is over de geleverde spoorservice. Hij schuift twee factoren naar voor die pleiten voor de trein:

"Een concurrentiële transportprijs binnen de aanvaardbare transit-tijden en de betrouwbaarheid van aanlevering, althans voor bloktreinen en EurailCargo-trafiëk."

Een gegarandeerde leveringstermijn blijkt van kapitaal belang. Just-in-time is geen hol begrip voor Volvo. De assembleur en onderdelenverdelers werkt met stocks die voor nauwelijks een halve tot een volledige dag volstaan. Geen enkele schakel mag ontbreken of er dreigen directe gevolgen voor diverse fabrieken. Dat vertaalt zich onmiddellijk in oponthoud voor duizenden medewerkers en ettelijke klanten. Wachten kan niet meer. Ook de truck-cabines worden aangeleverd in sequentie van de lijnproductie. Hier varieert de stock van één tot hooguit twee dagen. Veel ruimte blijft er niet.

Naar het hoge noorden

Transport over het spoor is niet nieuw voor Volvo. Sedert 1981 worden geperste staalplaten vanuit het zuiden van Zweden (Olofstrom) naar Gent in containers over het spoor vervoerd. In Gent worden de onderdelen tot een koetswerk voor de succesrijke Volvo 850 gelast. De spoorwagens worden ter beschikking gesteld door Intercontainer. Dit jaar mogen ongeveer 24.000 roundtrips verwacht worden. Dat komt neer op gemiddeld 30 zesassige wagens per dag, goed voor een totaal van 120 containers.

Begin 1990 werd ook gestart met het vervoeren van truck-cabines in conventionele wagens vanuit het hoge noorden van Zweden (Umea) naar de truck-plant in Gent. Deze spoorwagens

komen van Interwagon. In Gent arriveren de afgewerkte cabines. Vanuit Gent vertrekt de trein leeg of met cabine-stoelen terug richting Umea. Deze trafiek brengt ongeveer 18.000 cabines per jaar, verdeeld over negen tot tien spoorwagens per dag.

Telkens wordt zoveel mogelijk geopteerd voor bloktreinen. De overige spoorwagens gaan mee met de EurailCargo Norlink, die uiteraard klok-vaste verbindingen garandeert.

Nieuwe uitdaging

Zowel in Zweden als Gent zorgen zware heftrucks voor een snelle, vlotte en feilloze belading. De spoorinfrastructuur werd stevig uitgebouwd. In de Zweedse fabrieken loopt de spoorverbinding binnen de betrokken bedrijven zelf. In Gent worden de containers gelost op de kaai van het Sifferdok. Voor de cabines geschiedt dat op het Noorddok.

Wat deed Volvo Europe Transport beslissen om het transport van deze onderdelen en truck-cabines aan het spoor toe te vertrouwen? Het antwoord van Urbain Boone laat geen seconde op zich wachten: "Omwille van het klokvast kunnen rijden van een groot en zeer regelmatig volume binnen een zekere tijdslimiet. En dat tegen concurrentiële prijzen. De nog strengere en beperkter transit-tijden in verband met de kortere lead-times worden een nieuwe uitdaging voor de spoorwagens om aan de nieuwe, scherpe eisen in tijd te kunnen voldoen. Maar ik zie niet in waarom dat niet zou lukken."